

När rallarna drog fram mellan Hörby och Eslöv

Henry Holm

Slutet av 1800-talet var de många järnvägsbyggenas tid. Även i Mellanskåne rycktes man med av vägen, som bars fram av framtidstro och företagsamhet. Och man tog till ordentligt, när man skulle sörja för att bygdens folk blev delaktiga det nya trafikmedlets välsignelser.

Järnvägsbyggarnas entusiasm lämnade bakom sig mil efter mil av nya glänsande spår, som band samman stora och små samhällen, stad och landsbygd.

I Hörby skaffade man sig inte bara en bana utan tre innan man var helt tillfreds med förbindelserna åt olika håll. Nå, man var förstas inte ensam initiativtagare utan hade medverkan av flera intressenter.

I dag finns inte en enda av järnvägslinjerna kvar. Banvallarna har blivit landsvägar eller tjänar som promenad- och cykelstråk.

Den första banan öppnades för trafik för drygt hundra år sedan, 1882 på hösten, och det var linjen mellan Hörby och Höör. Linjen Hörby—Tollarp invigdes 1886, och 1897 bands Hörby spårledes samman även med Eslöv.

Den bandelen blev den som längst höll stånd i konkurrensen med den ökande privatbilismen och landsvägstransporter; en vårdag 1967 skrevs sista kapitlet i den mellanskånska järnvägshistorien. Några år tidigare hade linjen mot Kristianstad lagts ned och långt tidigare, i slutet på 1920-talet, var sagan all för "Höörsan."

De tog initiativet

Väljer man att berätta några sidor ur Hörby-Eslövsbanans historia — motiverat med hänsyn bl a till att den blev slutpunkten för "baklängesrallarnas" verksamhet i denna del av Mellanskåne — kan man börja med männen bakom verket.

De som tog initiativet till järnvägen i mitten på 1890-talet var greve J de la Gardie, friherre W G von Schwerin, Skarhult, direktör C Tranchell, Landskrona, kronolänsman G Krook, Hörby, grosshandlare Carl Engström, Eslöv, bankdirektör Fr A Ohlsson och disponent Chr E Nilsson, Eslöv, den senare även känd som "Eslövsungen". De beviljades i november 1895 av kmt koncession å byggande av en 23,86 km lång järnväg från Eslövs station till Hörby station. Koncessionen överläts i februari 1896 till det då med ett aktiekapital av 343 000 kr bildade Eslöv—Hörby Järnvägsaktiebolag. Till ordförande i styren utsågs friherre Schwerin och till verkställande direktör kronolänsman Krook.

Plan och kostnadsberäkning för järnvägen gjordes av ingenjören greve F Arv:son Posse, en i såda-

na här sammanhang känd projektör. Runt 700 000 kr skulle kalaset kosta men entreprenadsumman stannade vid 436 000 kr plus 30 000 kr i järnvägsbolagets aktier. När järnvägen öppnades för trafik 1897 låg anläggningens bokförda värde i paritet med den tidigare uppgjorda kostnadsberäkningen.

Starten för järnvägsbygget skedde 1896 och man hade utgångsläget att det hela skulle vara klart våren därpå. Men man fick en del problem med att hålla tidtabellen trots att rallarna knogade och slet allt vad tygen höll.

Tjuvstart

I mars 1897 närmade sig dock banan sin fullbordan. Trots att en hel del kompletteringsarbeten återstod var det då möjligt för lok och vagnar att komma fram. En vacker dag stod nämligen plötsligt ett tågsätt på Hörby station, anlänt från Eslöv utan förvarning!

Det blev stor uppståndelse — banan var ju ännu inte officiellt öppnad för trafik och än mindre invigd. Tågsättet hade last av konstgödning adresserad till Karpalunds sockerfabrik. Stationspersonalen i Hörby vägrade att växla in vagnarna f v b men så småningom ordnade det hela upp sig och vagnarna kunde skickas vidare över Linderödsåsen.

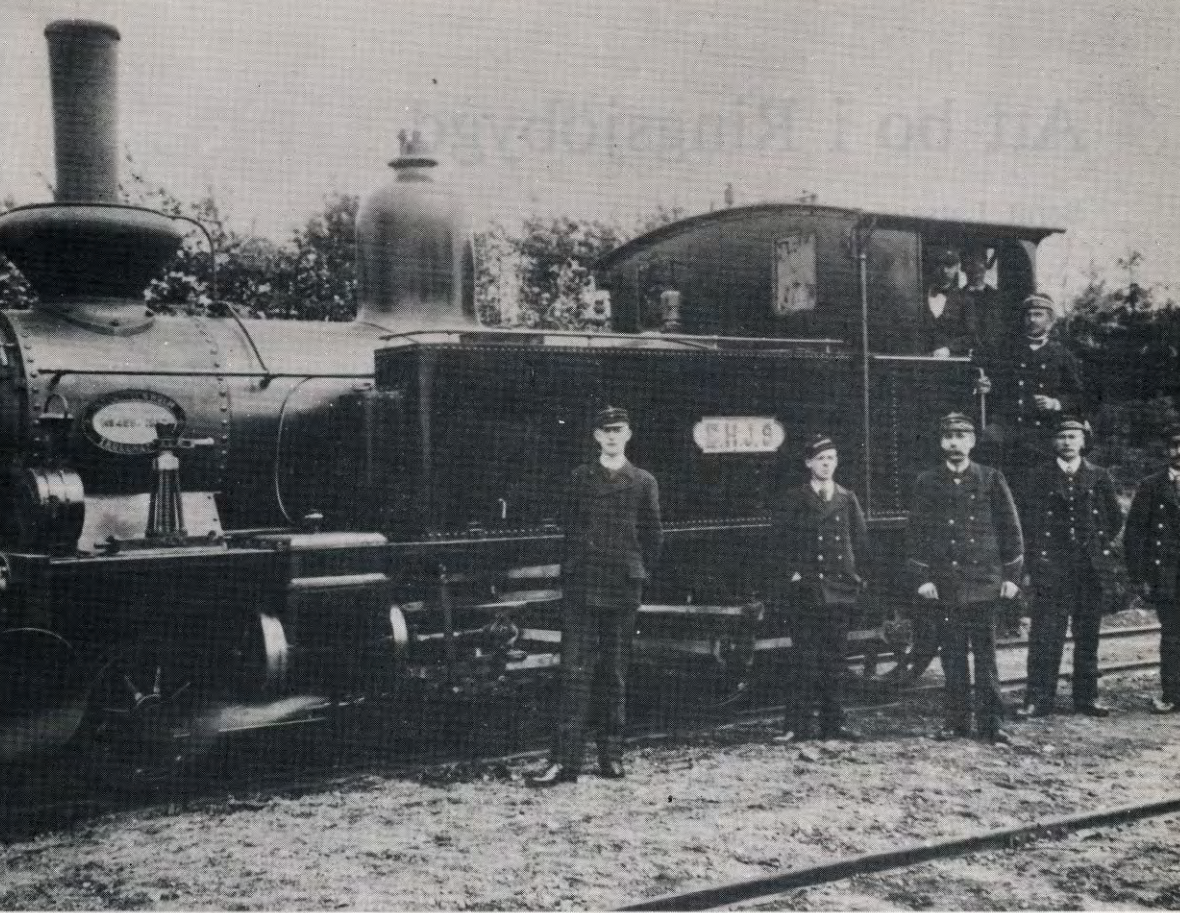
I samband med öppnandet av den nya linjen gavs Hörby station en make up. Mittpartiet försågs med en större vestibul och lokstallarna, som vid denna tid var inrymda i byggnaden, ändrades om till väntsalar samt bagage- och förrådsrum. För att få nyttja stationen fick Eslöv—Hörby järnvägsbolag betala 18 000 kr till det bolag, som drev linjen mellan Hörby och Höör.

Den 28 maj 1897 öppnades den nybyggda järnvägen för allmän trafik. Med en hastighet av 40 km/tim kunde folk nu färdas mellan Eslöv och Hörby och det var säkert lite av en sensation i en tid då bilen ännu inte börjat sitt segertåg och hästskjutsen var det främsta kommunikationsmedlet.

En stor del av den trafik — inte minst ifråga om gods — som dittills gått på linjen Hörby—Höör togs snart över av den nya järnvägslinjen och det blev början till slutet för gamla Höörsan.

Rallarminnen

När banan till Eslöv byggdes sysselsattes som mest ett 150-tal rallare, fördelade på olika lag allt efter uppgift och kunnande. Rälläggarna räknade sig lite förmer än de övriga, där var vidare stenhuggar-



Enligt uppgift ska den här bilden ha tagits vid invigningen av järnvägen Eslöv—Hörby i maj 1897. Vid loket poserar fr v Axel Hentz, Oskar Olsson, stationsskrivare Johannes Olsson, J O Krantz och Karl Fors samt på fotsteget konduktör Karl Tullberg. I lokets förarhytt skymtar lokförare Ströbeck och ytterligare en person. (Bilden ur Hörby museums samlingar)

na, som gick före och byggde landfästen och anlade broar, och så fanns där "massplockarna" som schaktningsarbetarna kallades lite nedvärderande av de övriga banbyggarna. Men det var de som schaktade som kanske gjorde de tyngsta jobbet. De hade bl a hand om all terrassering.

Det här berättade i slutet på 1950-talet den då drygt åttioårige f stationskarlen Per Löfvendahl i Hörby. Han fick genom sitt arbete på stationen god kontakt med både järnvägsbygget och rallarna.

En del av de rallare som arbetade vid Hörby bodde under någon tid på Hörby boställe och Nytorp. Där fanns bl a ett lag hälsingar, som tillhörde det slags rallare, som drog från det ena järnvägsbygget till det andra. Ibland kom hälsingebloodet i svallning och vid ett sådant tillfälle inträffade ett knivdråp, som vållade stor uppståndelse.

Utmed linjen var järnvägsbyggarna inkvarterade i gårdarna och de var inte så noga med logiet. De tog nattläger i stallar och på höskullar och kanske någon gång i en drängkammare. Kosten ordnades genom inköp i gårdarna eller genom inackordering.

En egen visa

Per Löfvendahl berättade att det var brukligt att varje järnväg hade sin speciella rallarvisa under byggtiden. Linjen Hörby—Eslöv fick också sin. Den sjöngs gärna under arbetet och särskilt stenarbetarna var pigga på att ta ton i takt med hammarlagen mot mejslarna.

Två av rallarvisans verser är bevarade och de handlar om ett par av arbetsledarna vid järnvägsbygget 1896—97:

*"Ingenjören Boman han är stor och tjock,
när han passerar linjen, då glör han som en bock,
han stannar uti lagen, betraktar varje man
och ser uppå oss alla om vi arbeta kan."*

*"Ingenjören Andersson, det är en hedersman,
för han betalar folket som de arbeta kan
Han vill vi skola taga syparna,
men taga dom så nått
Arbeta under honom det går ju ganska lätt."*